

フィリピン 山村の乗り物 -- スカイラブ (フォトエッセイ)

著者	野沢 勝美
権利	Copyrights 日本貿易振興機構 (ジェトロ) アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	209
ページ	33-36
発行年	2013-02
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00003777



鈴なりに乗客と手荷物を乗せたスカイラブ（コンポステラ・バレー州モンテピスタにて）

■ フォトエッセイ ■

フィリピン 山村の乗り物 —スカイラブ—

写真・文 野沢 勝美
Katsumi Nozawa

フィリピンは約七〇〇の島々からなる群島国家である。その最大なものは首都マニラが置かれたルソン島で、次いでミンダナオ島である。ミンダナオは、人口過疎地であり、一九五〇年代からルソン島や近隣ビサヤ地方から「約束の地」として入植地開発プログラムが推進されてきた。入植地は山間部の未開墾地で主として新規農地の開墾を目的としていた。

一方、今日のミンダナオにおける経済活動の中心は農業部門である。その主役はバナナ、パイナップル、サトウキビ、コーヒーといった熱帯作物の生産である。そしてこれらの熱帯作物は、プランテーションで生産され、その担い手は日雇いの農業労働者であった。また、入植地開発は高地の未開拓地の開墾で、飼料用トウモロコシ栽培などに従事してきた。かくしてミンダナオには貧困層が多い。今回訪問したコンポステラ・バレー州では、二〇〇九年の貧困者比率は三六・七％と全国平均の二六・五％を上回っている。同州の農村部では貧困者比率は五〇％近くとみられる。

こうした経済的に厳しい状況にあっても住民の日常生活において、買い物や所用に交通機関の利用は不可欠である。ところでフィリピン全体の車両数は二〇〇九年に六二二万台に達するが、ミンダナオでは九〇万台と全体のわずか一四・四％に過ぎない。その内訳を見ると自動二輪車・トライシクル（自動三輪車）が五七万台で六三・六％、全国的に定着している交通機関のジブニー（小型乗合自動車）が二〇万台で二三・二％に達し、両者で八六・八％とミンダナオ住民の足となっている。とくに自動二輪車・トライシクルの役割が大きいことがわかる。



スカイラブに手荷物を置いて発車を待つ乗客。スカイラブの装備が見える



農村部の交通体系は、一見非効率のように思われるが、住民の生活水準に合わせ便利にできあがっている。都市と都市との間はバスが運行している。バスが公設のバスターミナルに着くと、ジブニーやトライシクルが客待ちをしており、乗客はこれに乗り変えて村道に入るのである。自宅付近の道路に近づく、運転手が田畑を横切って乗客の荷物を家まで運んでくれる。とくに子連れや年配者に親切である。

コンポステラ・バレー州のモンテビスタを訪ねた。同地へは、ミンダナオ島最大の都市であるダバオを車で北上する。刑務所の囚人労働を使ったバナナ・プランテーションで知られたタグムから勾配のある坂道を進み、さらに北上すると到達するが、海拔約六〇〇メートルの高地で、さしたる産業のない山村である。こうした社会環境を背景にして、最近では過激派左派勢力の新人民軍によるとみられる事件など治安の悪化が報道されている。

このモンテビスタに入ると最初に目に入るのは鈴なりに乗客を乗せ村道を走るスカイラブである。スカイラブは自動二輪車を改造し、進行方向と平行して二枚の厚板を固定したもので、両翼に座席を設け、頭上に日除けの屋根をつけて走る。宇宙ステーションのスカイラブを模しての命名であると言われている。

農村地域の交通機関の大方はジブニーであるが、乗客の少ない地区ではその運行回



スカイラブで重いコメ袋を運ぶ際にはバランスをとる必要がある



国道を横切ろうとするスカイラブ。心配した家族が見送りに

数は限られている。不十分な輸送手段に対応すべく、スカイラブが登場したわけである。収容する乗客数は六人で、それに加えて乗客の荷物も乗せる。

母親が幼児を連れ、手荷物を抱えてこれに乗り込む様子を見るにつけはらはらする。砂利道を進むが、強い横風が吹くとバランスを崩しそうである。コメ袋など重量のある荷物を乗せる際には、片方の翼にこれを置き、他方に乗客が座りバランスをとっている。しかし危険なことに変わりはなく、こんな危険な乗り物が許可されるのかと疑問をもつのは当然であろう。確かにバス、タクシー、ジブニーは中央政府の陸運免許規制委員会が運行を認可、監督し、運賃などを決める。トライシクルは通常二人乗りで地元の町当局が認可するが、スカイラブも同様に町当局が認可する。れっきとした公共交通機関なのである。

スカイラブの運賃であるが、これが割高である。中心街は乗入れ禁止のため初乗り（三キロ）が二〇ペソ（約四〇円）であり、トライシクルの初乗り七ペソと比べると相乗りにもかかわらず三倍近い。これは乗客人数の揃うまでの待機料金と、改造コストの回収費用を含んでいるからであろう。地元のモンテビスタ町当局では認可料の年七〇〇ペソに加え、装備改造に五〇〇ペソを要することである。

山村の乗り物は他にもある。自動二輪車の荷台を改造したハバルハバル（「くっつき合い」の意）がそれである。運転手の前後に乗客四、五人がしがみ付くので危険極まりない。ハバルハバルも町当局の認可を得ており、運賃はトライシクルと同じ初乗り七ペソである。

今ひとつはトライシクルを改造したパヨンパヨン



公設バスターミナルでバスから降りる乗客を待つトライシクル



親子3人の乗客を乗せ国道に出たハバルハバル。救急車の前を横切る



村道を走るトライシクル。よく見かける光景である

のざわ かつみ／亜細亜大学嘱託研究員

2011年10月から6カ月間、フィリピン大学客員研究員として滞在。ミンダナオにおいて農村調査を実施。



トライシクルに日傘をつけたバヨンバヨン



私設ターミナルで客待ちのハバルハバル。後部荷台を客席に改造



全国的に定着した庶民の乗り物ジブニー（マニラ首都圏にて）

（「傘」の意）である。これは二人の乗客を乗せ、日傘をかけたものであり、運賃はトライシクル並みである。スカイラブやハバルハバルに比べると乗客数も少なく三輪なので安全ではある。しかし国道ではすれ違いのトラックなどにあおられてバランスを崩すといった危ない側面もある。

エンジンを装備した日本製の自動二輪車を改造した乗り物である。元来は一人乗りの単車を地元住民の必要に対応して車種ごとに四人から一〇人程度の乗客を乗せるべく現地で改造が加えられている。

このことは、近代的技術が現地社会のニーズに対応すべく現地化され定着しているといえよう。しかしながら、こうした事例は多くの危険をもなうため、開発途上国への技術移転の適合問題を考えるに際してのヒントを与えてくれる。